El “San Telmo”: Gloria sin gozo





Por Abel Domínguez

El “San Telmo”: Gloria sin gozo

“*Adiós Francisquito, probablemente hasta la eternidad…*”
capitán de navío don Rosendo Porlier y Astequieta
11 de mayo de 1819

¿Tuvo España la gloria de ser la primera en descubrir la Antártida?

Varias pruebas, pocas pero evidentes, vendrían a concluir que España fue protagonista del descubrimiento de las tierras antárticas. El vestigio de su existencia también fue proclamado mucho antes por un español, el almirante Gabriel de Castilla, que en el año 1603 mandando el *Buena nueva*, por efecto del temporal al cruzar el Estrecho de Drake, abatió hacia el sur avistando “altas montañas cubiertas de nieve hasta el mar”, esas montañas formaban la cadena de islas de la Península antártica que dos siglos más tarde serían bautizadas como *Shetland del Sur*.

Pero la prueba más significativa tendría lugar de forma accidental en 1819, con el envío de la nave *San Telmo* en auxilio de las fuerzas que intentaban contener las insurrecciones coloniales. El precio pagado por la gloria del “descubrimiento” del Antártico fue muy elevado: 644 vidas fueron segadas en un elevado tributo sin gozo; 644 hombres que no buscaron ese reconocimiento voluntariamente, pero que fueron héroes a su pesar y protagonistas del infortunio, un hecho que apenas es recordado e incluso conocido por sus compatriotas de hoy.

Los antecedentes

Todo comenzó durante el reinado de Fernando VII. En esa época, a principios del siglo XIX, España vive la decadencia y el ocaso. El despotismo gubernamental es atacado continuamente por los liberales, promotores de la famosa Constitución de 1812. El caos reina en el interior, pero en ultramar las cosas no tienen mejor aspecto: por el Tratado de París, que pone fin a la Guerra de los siete años, España pierde La Florida que pasa a manos de EEUU; a cambio se recibe de Inglaterra la isla de Cuba y Filipinas, y de Francia Luisiana. Pero el poder sobre esas nuevas posesiones, e incluso sobre las anteriormente consolidadas, son un simple espejismo, porque las colonias americanas comienzan una tras otra a proclamar su independencia; se planteaba una difícil situación para el control español sobre aquellos territorios.

En las primeras décadas del siglo XIX, el dominio de España en el mar se vivió como una ilusión de épocas anteriores. La Flota de la Armada había sido diezmada años antes, concretamente el 21 de octubre de 1805, por la escuadra británica de Nelson en la Batalla de Trafalgar. Con este panorama, de insurrección y movimientos independentistas, los gobernadores de las provincias del Pacífico insistían en la urgencia de que la Metrópoli enviara fuerzas navales para aplacar los levantamientos.

Los preparativos

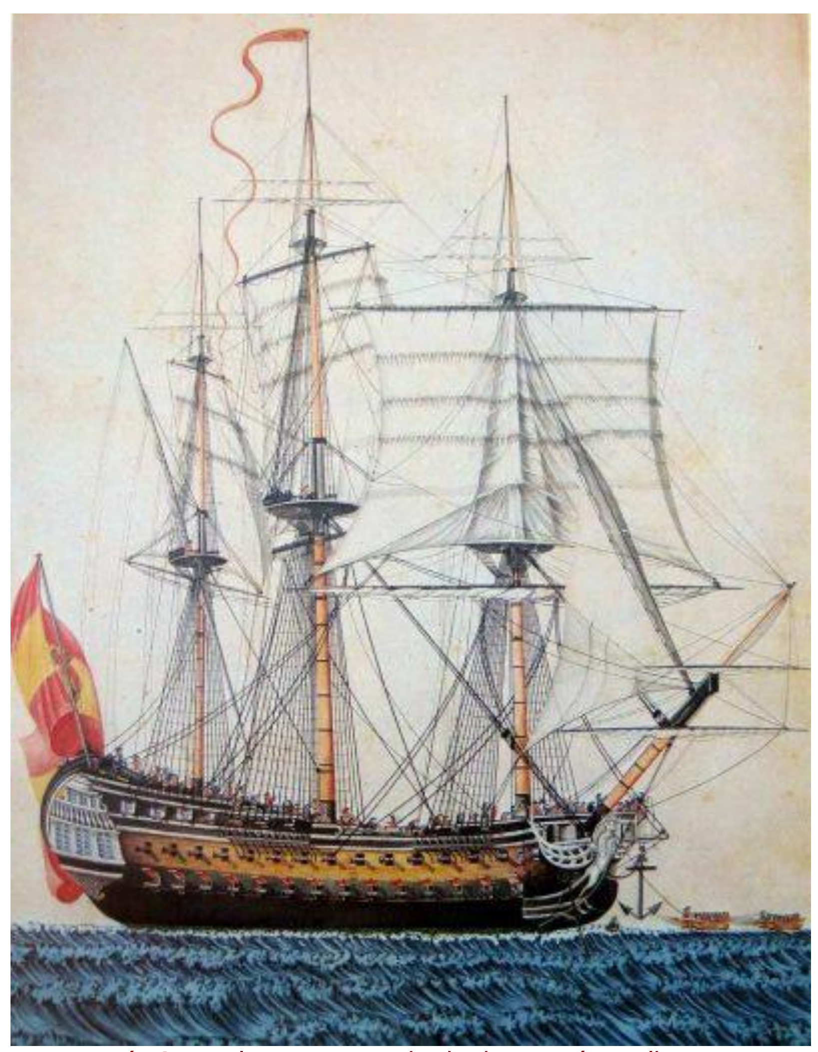
Apurado ante las noticias recibidas de los departamentos de ultramar, Fernando VII aprovecha la indemnización económica que recibiera de Inglaterra, en compensación

tras la firma del tratado que abolía la trata de esclavos en América, y envía en 1817 una comisión a Rusia con el objetivo de adquirir cinco navíos, que vinieran de esta forma a solventar en parte las urgentes necesidades de la Flota.

La compra resultó una inversión desastrosa, pues el estado de los buques era lamentable. Tanto es así, que el emperador Alejandro I obsequia a la comisión española con tres fragatas más sin coste adicional. A principios de 1819 los "nuevos" buques son incorporados a la Marina, pero por su penoso estado no tardarían en ser desguazados.

Con premura, fue organizada la escuadra que sería enviada al Pacífico para reforzar la que un año antes zarpara de Cádiz, y que se denominó pomposamente "División del Mar del Sur", pero que en realidad no se trataba más que de cuatro buques, cada cual en un estado más lamentable: los navíos *San Telmo* (con los fondos ya muy deteriorados) y *Alejandro I* (uno de los comprados a Rusia) ambos de 74 cañones, la fragata *Prueba* de 34 cañones, y el mercante de transporte de tropas *Primorosa Mariana.*

El *San Telmo*, que interesa destacar aquí por el episodio que más tarde protagonizaría, era un navío de 53 metros de eslora, 14,5 de manga y 7 de puntal, con un desplazamiento de 2.550 toneladas. Fue construido en 1788 en los Astilleros de Esteiro de El Ferrol (La Coruña), y era el segundo de la serie que se iniciara con el *San Ildefonso*. Este buque fue uno de los pocos representantes de la gloriosa época de la Armada española; en Cádiz se le conocía popularmente como el "navío negro".



Navío San Telmo, en un grabado de Agustín Berlinguero

Conocedora la oficialidad de la Armada de la precariedad de los buques, ningún voluntario se ofrece para asumir el mando. Por tal motivo, se designa por Real Orden que el mando de las Fuerzas Navales del Mar del Sur recaiga sobre el capitán de navío don Rosendo Porlier y Astequieta, un prestigioso y avezado marino que ya había participado en la batalla de Trafalgar a bordo del navío Príncipe de Asturias. Porlier tenía, además, que relevar al también capitán de navío don Antonio Vacaro, comandante del Apostadero del Callao, lugar éste que era destino de la expedición.

La partida

Porlier embarca en el *San Telmo* y enarbola en ella su insignia el 19 de marzo de 1819. En la mañana del 11 de mayo la escuadra se dispone a zarpar de la Bahía de Cádiz, sólo el *Alejandro I* tiene que retrasar un día su partida por una avería del cabrestante principal. Tal vez Porlier intuyó su destino ante la penosa imagen de su navío y los tres restantes de la "División", porque antes de soltar amarras, al despedirse de su entrañable amigo el Capitán de Fragata don Francisco Espelius, le dijo con el pesimismo reflejado en su rostro: "*Adiós Francisquito, probablemente hasta la eternidad…".*

Con viento fresco de poniente se hacen a la vela con rumbo de recalada en Río de Janeiro, que junto con Montevideo constituían los puntos intermedios antes de atacar durante el verano austral -alrededor de septiembre– lo más duro del viaje: doblar el tempestuoso Cabo de Hornos. Pero, durante el cruce del Ecuador Porlier es informado de que el *Alejandro I* está embarcando excesiva agua a través del fondo del casco; la situación era precaria, así que le ordena regresar a Cádiz. A partir de aquí continúan sólo los tres buques restantes.

La desaparición del *San Telmo*

Durante la travesía, los tres buques consiguen navegar juntos y mantenerse a la vista, pero cuando penetran en el mar de Drake, al sur del Cabo de Hornos, comienzan los violentos embates de los temporales que allí se desarrollan. En este mar las condiciones de navegación raramente son favorables, numerosas borrascas se generan y rotan alrededor del Continente Antártico, extendiendo su influencia a todas las aguas de su entorno.

Las tormentas y fuertes vientos hacen abatir a la escuadra hacia el sur, dispersando a los buques. Dos de ellos consiguen doblar el Cabo y proseguir hacia el Callao, pero el *San Telmo* no puede con el temporal y el 2 de septiembre , en situación 62º Sur, 70º Oeste, desaparece del horizonte de la *Mariana*, la cual antes de perderle de vista deja constancia que el *San Telmo* sufría daños en el timón, tajamar y la verga mayor. La *Prueba* consigue arribar al puerto del Callao el 2 de octubre, y el día 9 lo hace la *Mariana*.

A la llegada de la *Mariana* y tras evacuar el informe de lo sucedido, el Jefe del Apostadero del Callao expide un despacho informando:

> *"...cabe dudar en que el navío pueda haber remontado el Cabo y si lo hubiera conseguido es de recelar una arribada en los puertos de Chiloé o Valdivia a repararse de donde espero en breve noticias para participarle a Vuestra Excelencia…".*

Pero muchos meses pasaron y ninguna noticia llegó de la suerte que había corrido el navío. El 6 de mayo de 1822, se publica un frío y determinante oficio en el Boletín Oficial del Reino:

> “*en consideración al mucho tiempo que ha transcurrido desde la salida del navío* San Telmo *del puerto de Cádiz el 11 de mayo de 1819, en demanda del océano Pacífico y las pocas esperanzas de que se haya salvado este buque, cuyo paradero se ignora. Su Majestad el Rey resuelve, según propuesta del Capitán General de la Armada, que sea dado de baja el referido navío y los hombres que en él viajaban…*“

644 hombres a bordo del *San Telmo* habían sido “dados de baja” sin más consideración, pues ni monarca ni mando de la Armada habían ordenado expedición alguna a las aguas al sur del Cabo de Hornos, en misión de rescate del buque y su tripulación. El único gesto fue esperar pacientemente en Río de Janeiro, por si Porlier había decidido poner rumbo hacia allí.

Los duros acontecimientos y conatos de insurrección que se vivían en las colonias, sumados a la situación interna de España y sus limitados medios navales, fueron sin duda condicionantes para que el suceso pasase como un hecho más de la historia militar del reino, sin mayor trascendencia; el posterior olvido de esos hombres y de sus historias personales serían la consecuencia

Las pruebas del naufragio

Exploradores, pertenecientes a otras marinas, militares, mercantes o de pesca, no sintieron temor de adentrarse en las todavía desconocidas aguas donde desapareció el *San Telmo*, aunque por diferentes motivos: en unos casos en busca de nuevas tierras que descubrir y bautizar para sus soberanos, en otros casos en misión de localización de ballenas o de las preciadas focas para la industria peletera.

En febrero de 1819, pocos meses antes de que la escuadra española partiese, el capitán William Smith de la marina mercante británica, alcanza los 61º con su bergantín en busca de nuevas rutas alternativas al temido Cabo de Hornos, sorprendiéndose al divisar tierra inesperadamente en esas latitudes. Smith se dirige a Valparaíso para comunicar al mando británico del Pacífico su hallazgo, y se propone entonces regresar para confirmarlo. Así lo hace al menos en cuatro ocasiones, tomando posesión en nombre del Reino Unido de varias islas en el archipiélago que después se conocerían como Shetland del Sur.

En su tercer y cuarto viaje, que se inician aproximadamente unos dos meses después de la desaparición del *San Telmo*, Smith acompaña a varios miembros de la Armada británica –el cuarto viaje lo hace bajo el mando del teniente de navío Edward Bransfield–. Avista y desembarca en la isla Rey Jorge, y también en la costa norte de la Isla Livingston, precisamente el lugar donde se presupone que naufragó el *San Telmo*.

Se sabe que Smith encontró los restos del naufragio, identificándolos con los de un navío español, así como muchos restos de animales que consideró fueron sacrificados por la mano del hombre, pero decepcionado al saber que no había sido el primero en alcanzar aquellas latitudes regresa a Valparaíso, donde el jefe del apostadero británico le recomienda, por motivos de futura soberanía, guardar silencio sobre este extremo.

Smith, en consecuencia, evitó publicar nada referente al *San Telmo* o hacer mención de ello en su diario de abordo, pero no así otros compañeros suyos de su entorno que le acompañaban, como el capitán Robert Fildes, que describió con detalle los restos hallados por Williams Smith como pertenecientes al navío español, e incluso que Smith ordenó transportar para sí el cepo del ancla del *San Telmo* que halló en la Punta Shirreff y en una playa vecina, con la intención de fabricarse un ataúd.

Las reservas que tuvo William Smith no fueron seguidas por otro famoso explorador británico, James Weddell, que le sustituyó a partir de 1821 tras encargarle la Reina la cartografía de las nuevas tierras. En esta ocasión Weddell, tras identificar los restos, no tiene reparos en reconocer las inequívocas señales que prueban la llegada de los españoles a ese punto, y deja escrito en su libro “A voyage towards the South Pole. London. 1825" lo siguiente:

> *“varios restos de un naufragio fueron hallados en las islas del Oeste, aparentemente pertenecientes al escantillón de un buque de 74 cañones, que es probable sean los restos de un buque de guerra español de esa categoría perdido desde 1819, cuando hacía el tránsito hacia Lima”*

Weddell va incluso más allá, y aventura que los náufragos pudieron alimentarse de focas y sobrevivir en esas inhóspitas tierras durante un tiempo, a juzgar por los abundantes esqueletos de esos animales que halló en el lugar.

Algunos otros contemporáneos de Weddell llegan a especular con que, tras una estancia indeterminada de los supervivientes en la isla Livingston, éstos podrían haber intentado ganar el continente americano en embarcaciones menores de las que el navío llevaba a bordo, hundiéndose y perdiéndose definitivamente en las insufribles aguas del mar de Drake.

Como parte de la memoria de los 644 compatriotas fallecidos en la Isla Livingston, España estableció en el sur de esta isla, al abrigo de una bahía, la base Juan Carlos I, que cada año es habitada durante el verano austral por los científicos y miembros de las campañas antárticas en el Continente.



Base Antártica Española Juan Carlos I, situada en la isla Livingston

Las cuestiones de soberanía

Conociendo los antecedentes de la lucha por la supremacía en la exploración, y reconocimiento de nuevos territorios sucedidos a lo largo del siglo XIX, se comprende el interés de las naciones en esa época por ocultar los hechos de otros y dar relevancia a los propios, por pequeños que fueran. Así, la ocultación que William Smith hizo del hallazgo de los restos del San Telmo por recomendación superior, se encuadran sin duda en el propósito soberanista.

Cabe decir, que España nunca hizo reclamación de soberanía alguna sobre ningún territorio antártico, ni siquiera en la actualidad en que despliega medios propios para la investigación en el Continente. Sin embargo, no sucede así con muchos otros países que, aunque trabajan conjuntamente en el campo científico desde la firma del Tratado Antártico el 1 de diciembre de 1959, que paralizó pero no anuló las demandas de soberanía, ninguno de ellos ha renunciado a sus reclamaciones territoriales, permaneciendo éstas “dormidas” en tanto el Tratado Antártico siga siendo respetado por todos sus miembros.

En la Antártida tienen proclamada su soberanía países como Argentina, Australia, Chile, Francia, Gran Bretaña, Nueva Zelanda y Noruega. Algunas de las tierras reivindicadas se solapan unas sobre otras. Y es aquí en que los países de la órbita hispana con reclamación territorial en el Continente Antártico, como Chile o Argentina, tengan un especial interés en que el suceso del *San Telmo* consiga desvelarse, pues cobrarían así fuerza sus reivindicaciones de soberanía como herederos que son de España, y por tanto de que ésta haya sido la primera en descubrir las tierras antárticas, aunque haya sido de una forma casual y trágica.

En este sentido y también como medio de recuperación de nuestra memoria histórica, la Dirección General de Investigación Científica y Técnica (DGICYT) de España, inició el Proyecto San Telmo sobre el terreno en 1993, con su investigador principal a la cabeza, don Manuel Martín Bueno, Catedrático de Arqueología de la Universidad de Zaragoza.

Conclusiones

Independientemente del aspecto reivindicativo que las naciones herederas de España tienen en el Antártico, y especialmente el refuerzo que esas reclamaciones recibirían si queda demostrado que fueron españoles los primeros en pisar aquellas tierras, surge en el narrador de este escrito el aspecto humano de la historia, la de 644 hombres, jóvenes la gran mayoría, con nombres y apellidos, con familias, que un día partieron en unas condiciones dramáticas, y que padecieron y perdieron la vida trágicamente en uno de los lugares más inhóspitos y tempestuosos del planeta. Probablemente, sus cuerpos descansen para siempre en las profundidades del mar de Drake.

Abel Domínguez Rodríguez
Miembro de las Campañas Científicas
a la Antártica 1989-90 y 1990-91

Bibliografía
- La última singladura del navío San Telmo - M. Aragón - Revista Española de Defensa, Madrid 1990.
- Archivo General de la Marina, Viso del Marqués
- Proyecto “San Telmo”, Manuel Martín Bueno y otros.